

# Uskrevne regler for modellbilkjøring

Formålet med dette notatet er å klargjøre reglene som gjelder ved modellbilløp. Vi har alle kjørt modellbil i mange år og alle mener vi at vi kjenner reglene som gjelder, men likevel står vi på kjøreplattformen eller i depotet etterpå og krangler om hvem som har rett. Det er klart at dommeren dømmer og vi følger hans anmodninger, men vi må også ta ansvar for de situasjonene som ikke dommeren kommenterer. Hvordan kan vi løse disse konfliktene på beste måte? **En god løsning kan være å bli enige om spillereglene på forhånd** og repetere disse på førermøtet til alle løp.

Det man ønsker er at flere aktive personer i miljøet skal lese igjennom dette notatet og kommentere punktene som er skrevet slik at vi blir enige. Når dette har gått noen runder, spikrer vi dette notatet, deler ut og går igjennom det før alle løp på førermøtet. Så mange som mulig bør få uttale seg. Kom gjerne også med flere punkter dersom du ønsker!

**Det presiseres at vi ikke skal endre de eksisterende reglene i EFRA håndboken** på noen måte, men kun klargjøre disse. Husk også at modellbilracing i bunn og grunn skal følge de samme reglene for ”gentleman’s racing” som i all form for motorsport.

## **Kvalifisering:**

"Man skal ikke være til hinder for raskere førere", her kjører du mot klokka, ikke de andre. Det gjelder også for ”round by round” kvalifisering. Man skal altså vike for raskere biler uansett, ikke kjempe om plassering. Selv om f.eks. fører A har gjort en feil, og ligger an til dårligere kval-resultat enn fører B, så har fører B vikeplikt dersom han blir tatt igjen av fører A. Prøv å vike slik at ingen taper tid på dette. Prøv å tenk på det slik at ideelt sett skulle alle ha fått kjørt et kval på banen alene – her skal det avgjøres hvem som er raskest ISOLERT sett, ikke i konkurranse med andre. Grunnet mangel på tid kjører vi flere i samme heat, og da må vi gjøre plass til hverandre.

## **Finale:**

1) Fighting om posisjon er hva racing går ut på. Dette gjelder KUN de som er på SAMME runde! Det innebærer også at dersom en fører sacker av på tempoet av en eller annen grunn, så kan han likevel ”stenge” en raskere fører som kommer bak. Dette er akseptert i all form for motorsport. Eneste unntak er hvis bilen har et teknisk problem og ”er til fare” for andre biler (vi må definere ”teknisk problem”) og blir svartflagget av dommer (må bryte løpet og kjøre til pit, evt. reparere i pit og komme ut igjen). I finaler har man altså ikke plikt til å slippe forbi raskere biler hvis man er bedre plassert i feltet. Stenging er tillatt, men ikke sikk kjøring på langsiden. Man kan skifte spor maks. 1 gang. Dersom man er blitt ”svartflagget” av dommer og er på vei til pit har man vikeplikt.

Årsaker til at en fører slår ned på farten kan være:

- roe ned tempoet for å sikre at den bak ikke kommer forbi, unngå å gjøre feil (vanlig racing-strategi)
- konservere dekk
- konservere fuel
- spare på strømmen
- konservere dekksmøringen
- nedslitte dekk
- motorproblem
- ”dumping” (nesten tomme batterier)
- fysiske/psykiske årsaker

2) Når man blir rundet er regelen den samme som i kval: "Man skal ikke være til hinder for raskere førere". Bilen som viker må få litt tid til å gjøre det på et egnet sted, så man må kanskje regne med å vente et par svinger. Hvis det er to raskere biler som tett følger hverandre skal begge forbi på samme sted. Prøv å vike så ingen taper på det. Og ikke vik helt av banen, da blir den bak usikker og du taper mye selv. For tidlig viking kan også føre til misforståelser og feil.

3) Når du blir tatt igjen, prøv ikke å "henge tett på". De fleste klarer dette ved å kjøre over evne, men det ender ofte i påkjørsel bakfra. Derfor: la den som har tatt deg igjen få et par meter klaring før du prøver å "henge på".

4) Ved "unlapping": du har lov å fighte deg forbi, men vær VELDIG forsiktig. Noe av det minste populære du kan gjøre er å påvirke hvem som vinner uten at du selv var med i den striden.

5) Påkjørsel bakfra er ALDRI tillatt. Punktum. Med mindre den foran snurrer el. lign. og den andre ikke har tid til å reagere. Påkjørsel bakfra skal gi "stop and go", den bakerste bilen har (nesten) uansett skylden og bør stoppe opp og vente til bilen man kjørte på kommer forbi. Mange dommer praktiserer å ikke gi "stop and go" hvis man slipper forbi bilen man kjørte på. NMF utdanner dommere til å håndheve dette.

## **Kommunikasjon:**

1) Det er ok å snakke sammen mens man kjører, for å "avtale" viking. Men ikke overdriv dette, det kan fort skape fordeler for noen. Samt at det lett blir litt slitsomt. Så prøv å begrense det til tilfeller der man har blitt "stengt" lengre enn hva som er akseptabelt (hel runde eller mer). Å "avtale" dette "på forhånd" fører dessuten ofte til incidenter, da begge kan bli usikre.

2) Noen dommere sier ifra når noen blir rundet. Dommeren bør ikke "favorisere" kun lederen mht. trafikk. Han skal ikke ha noen særfordeler i form av en dommer som "brøyter vei". Enten må alle som lapper noen få hjelp, eller så bør ingen få det slik at det blir konkurranse på like vilkår.

3) Når du vet at du har gjort en feil, si "beklager XX". Da slipper du masse diskusjon etterpå.

4) Man skværer opp for 1 og 1 situasjon. Man skal ikke "ta hevn" for ting som har vært. Og når man går opp på plattformen igjen starter alle med blanke ark. Alle kan og gjør feil!

Racing skal være tøft og spektakulært og det er alltid en risiko for at noen gjør feil. Det viktige her er at vi har det gøy og at den som takler presset best og kjører raskest og klokest vinner.

*Lykke til – måtte den beste vinne!*